

DIE SCHWEIZ IM INTERNATIONALEN LUFTVERKEHR

Im letzten Heft haben wir den Lesern einen fachmännischen Beitrag in Aussicht gestellt zur Einführung in den von uns neu organisierten statistischen Nachrichtendienst über den Luftverkehr auf dem Flugplatz Zürich-Dübendorf. Es ist uns gelungen, den Sekretär des Schweizerischen Aero-Clubs, Herrn Dr. W. Dollfus in Bern, als Verfasser dieses Aufsatzes zu gewinnen. Da die Luftverkehrsstatistik noch nicht völlig den verschiedenen Bedürfnissen angepaßt werden konnte, waren wichtige Vergleichszahlen, auf die wir besonders Wert legten, leider nicht erhältlich. Das gilt vor allem für den Verkehr auf den einzelnen Flugplätzen. Unser Mitarbeiter hat sich aber in verdankenswerter Weise bereit erklärt, an Hand des maßgebenden amtlichen Materials die erforderlichen statistischen Auszählungen nachträglich noch vorzunehmen, deren Ergebnisse wir in einem der nächsten Hefte veröffentlichen werden. Die Schwierigkeiten, die der restlosen Verwirklichung unserer ursprünglichen Absichten entgegenstanden, geben vielleicht Veranlassung, die gesamte schweizerische Luftverkehrsstatistik nach einheitlichen Gesichtspunkten auszubauen. Die Redaktion.

Obleich wir bei den Verkehrsmitteln zu Wasser und zu Lande schon deutlich eine gewisse Geschwindigkeitsgrenze wahrnehmen können, die wesentlich zu überschreiten uns mit den heutigen Mitteln der Technik nicht möglich erscheint, ist das Bedürfnis nach einer immer rascheren Abwicklung des Transportaktes für Personen und Güter unentwegt vorhanden. Das Luftfahrzeug, speziell das Flugzeug, ermöglicht nun eine Verkehrsgeschwindigkeit, die ungefähr zwei- bis dreimal größer ist als die der Eisenbahn und etwa vier- bis fünfmal größer als die der Linienschifffahrt. Entsprechend seiner konkurrenzlosen Schnelligkeit bedingt der Luftverkehr auch höhere Transportkosten. Der Luftweg wird also nur dann für den Transport von Personen, Post und Fracht in Frage kommen können, wenn der dadurch erreichte Zeitgewinn die relativ höheren Kosten des Transportes rechtfertigt. Das ist der Fall für jeden Reisenden, der es eilig hat, für gewisse Postsendungen, für Zeitungen, für kostbare und leichtverderbliche Waren usw. Der Luftverkehr ist nicht eine Konkurrenz für die schon bestehenden Verkehrsmittel, da er wohl in absehbarer Zeit für den Massentransport nicht in Frage kommen wird, sondern ein ergänzendes Schnellverkehrsmittel für qualifizierte Transporte.

Die Rolle der Schweiz im europäischen Luftverkehr wird vor allem durch zwei Momente bestimmt, nämlich einerseits durch die relativ geringe Flächenausdehnung unseres Landes und andererseits durch seine zentrale Lage im Herzen des Kontinents. Der durch den Luftweg ermöglichte Zeitgewinn kann sich naturgemäß nur auf großen Distanzen günstig auswirken. Die geringen Entfernungen der Hauptzentren unseres Landes voneinander und das dichte und wohlorganisierte Eisenbahnnetz weisen den schweizerischen Luftverkehr auf das internationale

Feld. Unsere internen Strecken (z. B. Genf-Zürich und Genf-Basel) lassen sich nur dann ökonomisch rechtfertigen, wenn sie Teilstrecken größerer zwischenstaatlicher Verbindungen sind, was ja heute tatsächlich auch der Fall ist.

Wenn wir uns also infolge der Kleinheit unseres Gebietes vorwiegend international orientieren müssen, so trägt unsere verkehrsgeographische Lage diesem Umstand denkbar günstig Rechnung. Der festbegründete Ruf der Schweiz als Durchgangsland par excellence scheint sich auch für den Luftverkehr verwirklichen zu wollen. Wenn auch die Alpen dem neuesten Verkehrsmittel noch ein vorläufiges Hindernis sind, so muß doch unser ganzes verkehrspolitisches Streben darnach trachten, den kommenden großen Nord-Süd-Verkehr über die Alpen in unser Land zu ziehen. Für den West-Ost-Verkehr haben wir durch zwei kontinentale Hauptlinien (Genf-Zürich-München-Wien-Budapest und Paris-Schweiz-Österreich-Balkan) bereits eine beachtenswerte Stellung errungen.

Die zeitliche Entwicklung der die Schweiz berührenden Luftverkehrslinien ist aus folgender Aufstellung zu ersehen:

1922

Genf-Zürich-Nürnberg: Ad Astra, Mai-September.

1923

Genf-Zürich-München: Ad Astra, Mai-Oktober.

London-Paris-Basel-Zürich: Handley-Page Transport Ltd., August-September und Versuchsverkehr September-März 1924.

1924

Genf-Zürich-München: Ad Astra, April-Oktober.

Zürich-München-Wien: Ad Astra und Trans Europa Union, April-Oktober.

London-Paris-Basel-Zürich: Imperial Airways Ltd., Juni-November.

Basel-Brüssel-Rotterdam-Amsterdam: SABENA, Juli-Dezember.

Lausanne-Genf-Lyon: Aero Lausanne S.A., Juni-September.

1925

Genf-Lausanne-Zürich-München-Wien-Budapest: Bis München Ad Astra, ab München Ad Astra und TREU; Betriebsbeginn 20. April.

Genf-Basel: Gren S.A., August-Oktober.

Zürich-Basel-Paris-London: Imperial Airways Ltd., Betriebsbeginn 27. April.

Paris-Basel-Zürich-Innsbruck-Prag und Innsbruck-Wien-Balkan: CIDNA, März bis November.¹⁾

Paris-Straßburg-Zürich: CIDNA, ab Mitte Juli, an Stelle von Paris-Basel.

Basel-Brüssel-Rotterdam-Amsterdam: SABENA, Mai-August.

Zürich-Stuttgart-Mannheim-Frankfurt-Dortmund-Bremen-Hamburg²⁾): Deutscher Aero-Lloyd A.-G., April-September.

Zürich-Stuttgart-Frankfurt-Leipzig³⁾-Berlin²⁾): TREU, April-September.

Zürich-München: Ad Astra, Spezialkurs, Mai-August.

Basel-Stuttgart-Leipzig-Berlin: Deutscher Aero-Lloyd A.-G., August-September.

Basel-Freiburg-Baden-Mannheim: Basler Luftverkehr A.-G., Versuchsbetrieb ab Ende September.

¹⁾ Die Strecke Paris-Basel-Zürich nur bis Juni.

²⁾ Mit Anschluß nach Kopenhagen-Malmö.

³⁾ Mit Anschluß nach Dresden-Breslau-Oberschlesien.

Einen bemerkenswerten Fortschritt zeigt im Verlaufe dieser Jahre auch die Frequenz für die Gesamtheit der englischen, französischen, belgischen, deutschen und schweizerischen Linien zwischen Paris, Straßburg, Rotterdam, Brüssel, Mannheim, Frankfurt, Stuttgart, München, Wien, Innsbruck und den schweizerischen Zollflugplätzen Zürich, Basel, Lausanne und Genf (1922 noch Zürich-Nürnberg, 1924 noch Genf-Lyon).

Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs 1922 bis 1925

Jahr	Flugkilometer im Kurs	Passagiere (zählende)	Post kg	Fracht kg	Gepäck (bezahltes) kg
1922	81 890	122	90	—	—
1923 ¹	148 619	1157	515	—	2 877
1924	506 692	3231	21 328	6 066	7 917
1925 ²	818 394	7605	18 210	73 723	32 016
¹ einschließlich Winterdienst 1923/24 ² bis Ende September					

Die Passagiere sind nach Etappen gezählt; ein Passagier, der seine Reise in zwei oder drei Etappen zurücklegt, erscheint also in der Statistik zwei bzw. dreimal. Von den Passagieren haben im Jahre 1924 rund 2000 und im laufenden Jahre etwa 4200 den Platz Zürich berührt. Schon diese beiden vorläufigen Zahlen — denen bald weitere folgen werden — bezeugen den bedeutenden Anteil, den die große End- und Durchgangsstation Zürich am internationalen Luftverkehr der Schweiz nimmt. Die vorzügliche Flugplatzorganisation und die tatkräftige materielle und moralische Unterstützung durch Stadt und Kanton haben in kurzer Zeit vermocht, Zürich zu einem Luftlinien-Strahlpunkt von europäischer Bedeutung zu erheben.

In unserer Linienaufstellung haben wir nicht nur die einzelnen Luftverkehrsunternehmungen, sondern auch die jeweilige Betriebsperiode aufgeführt. Letztere zeigt, daß der Luftverkehr heute noch überwiegend Saisonverkehr ist. Nur die günstige Jahreszeit (April bis Oktober) läßt vorläufig eine befriedigende Betriebsregelmäßigkeit zu, die eine Grundvoraussetzung für jedes im Dienste der Weltwirtschaft stehende Verkehrsmittel ist. Dem wachsenden technischen Fortschritt in der Streckenorganisation (Wetterdienst, radiogoniometrische Orientierung usw.) und im Flugmaterial (mehrmotorige Großflugzeuge) wird es vorbehalten sein, im Luftverkehr nicht nur den Ganzjahresbetrieb, sondern auch den Nachtflug in absehbarer Zeit durchzuführen. Erst dann wird das neue Verkehrsmittel seine weltumspannende Aufgabe restlos lösen können.

Neben dem planmäßigen Luftverkehr zwischen mehreren Orten, von dem bis jetzt ausschließlich die Rede war, haben wir noch die Lufttouristik als ein weiteres Betätigungsgebiet für das Luftfahrzeug. Die landschaftlichen Schönheiten unseres Landes eröffnen der Lufttouristik über unsere Seen und Berge ein dankbares Arbeitsfeld. Die Geschwindigkeit des Flugzeuges wird es keineswegs immer notwendig machen, den Ausgangspunkt einer solchen Flugtouristik in eines unserer alpinen Fremdenzentren zu verlegen; schon von Zürich aus ist es in einem etwa einstündigen Rundflug möglich, über die Voralpen und die Seen der Urschweiz zu fliegen und einen umfassenden Überblick zu gewinnen. Ein weiteres Postulat im Sinne des Fremdenverkehrs wäre in der Sommer-Hochsaison die planmäßige Organisation eines Flugdienstes mit komfortablen Kabinenflugbooten zwischen den Schweizer Seen, wie z. B. über die Strecke Zürich-Luzern-Interlaken-Montreux-Ouchy-Genf und zurück. Ein solcher Verkehr kommt weder für den Transport von Waren und Post noch für eilige Reisende in Frage, sondern er beruht wie bei unseren bekannten Bergbahnen ausschließlich auf dem touristischen Moment. Er erfordert keine Anlage von Flugplätzen, und bei der Verwendung von Metallflugzeugen könnte sogar auf die Hallen verzichtet werden. Irgendwelche kostspielige Investitionen sind nicht notwendig, und während der ungünstigen Jahreszeit in der Nordschweiz ließen sich die Flugboote für einen ähnlichen Dienst auf unseren Tessiner Seen einsetzen. Damit ist nur mit wenigen Strichen die außerordentlich vielseitige Verwendungsmöglichkeit des Flugzeuges im Dienste des Fremdenverkehrs skizziert, die gerade für unser Touristenland von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein wird.

Die Hauptcharakteristik der auf unserem Luftliniennetz verkehrenden Transportflugzeuge zeigt folgende Tabelle:

Die Flugzeugtypen

Typ	Mo- toren	PS	Voll- gewicht ¹ kg	Zahlende Nutzlast kg	Sitz- plätze ²	Transport- geschwin- digkeit km/h
Junkers F 13 . .	1	185	1800	340	6	130
Dornier Komet III	1	360	2850	850	8	135
De Havilland 50 .	1	240	1775	500	5	120
Handley-Page W 8	2	720	5560	1200	14	120
Handley-Page W 8f	3	820	5700	1200	14	120
Caudron C 61 . .	3	700	4810	700	9	105
Junkers G 23 . .	3	690	5500	1350	11	130
Fokker F II . . .	1	240	2176	405	6	135

¹ inkl. Betriebsstoffe für 4 h — ² inkl. Besatzung

Das auf unseren internationalen Luftlinien verwendete Flugmaterial gehört zum besten, was die europäische Flugzeugindustrie hervorgebracht hat. Als die Ad Astra 1922 den planmäßigen Luftverkehr aufnahm, stellte sie ausschließlich für Verkehrszwecke gebaute Ganzmetall-Kabinenflugzeuge in ihren Dienst. Dieses Material hat sich unter der Führung qualifizierter Piloten hervorragend gut bewährt und damit das Vertrauen des Publikums in hohem Maße erworben. Aber auch die anderen Linien verfügen über ein zuverlässiges Flugzeugmaterial und streben fortgesetzt darnach, es dem jeweiligen technischen Höchststande anzupassen. Mehr und mehr macht sich auch die Tendenz geltend, mehrmotorige Flugzeuge von großer Tragfähigkeit einzustellen, die vor allem die Wahrscheinlichkeit von Notlandungen infolge Motordefekten verringert.

Dr. W. Dollfus.

DER ZÜRCHER MIETINDEX 1925

Die Mietpreisentwicklung in alten und neuen Wohnungen wird periodisch durch Erhebungen festgestellt. Die neueste Erhebung, die soeben abgeschlossen worden ist, erstreckt sich auf rund 3500 Zwei-, Drei- und Vierzimmerwohnungen. Sie hat den Charakter einer Stichprobe. Eine umfassendere Erhebung wird im Laufe des nächsten Jahres stattfinden.

Nach den Ergebnissen der neuesten Erhebung nimmt der Mietindex in der Stadt Zürich im Jahre 1925 folgenden Verlauf:

	Vorkriegszeit = 100 Mietindex
1. Vierteljahr	169
2. Vierteljahr	173
3. Vierteljahr	174
4. Vierteljahr	178

Der durch die Mietpreiserhebung 1925 festgestellte Mietindex stimmt bis auf einen Punkt mit unsern provisorischen Schätzungen überein. Die Abweichungen beeinflussen den Gesamtindex nur ganz ausnahmsweise. Ein Vergleich der 1925er Zahlen in Tabelle 28 des letzten und vorliegenden Heftes zeigt, wo Abänderungen nötig waren. Maßgebend ist der neueste Gesamtindex.

Seit zwei Jahren pendelt der Gesamtindex um 170 herum. Die Wohnungsverteuerung wurde durch Verbilligungen bei anderen Ausgabengruppen kompensiert.